

## Plan guide Vel'Auch

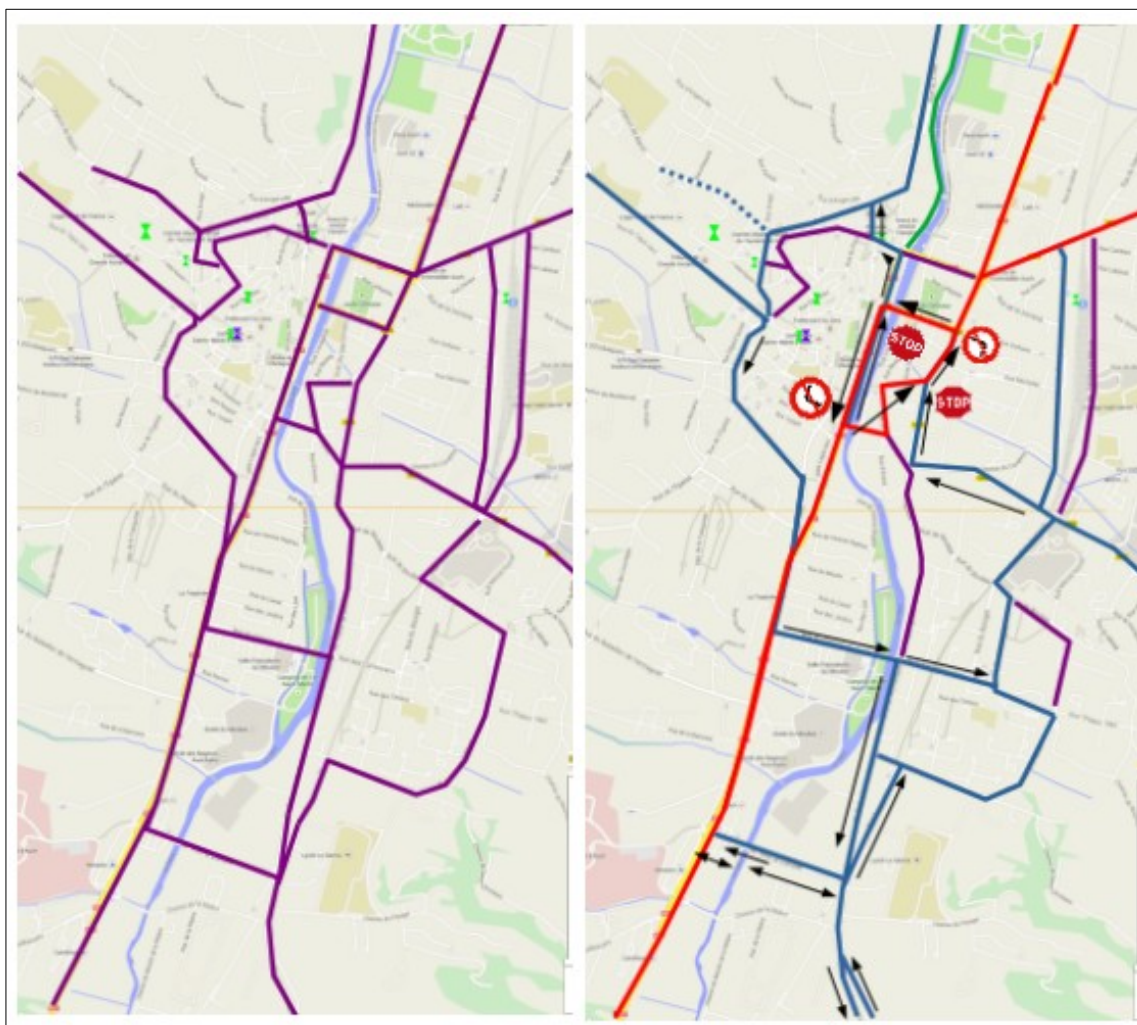
**Objectif :** L'objectif de ce travail est de proposer une « vision » pour le développement des mobilités douces à Auch en tenant compte des besoins des véhicules motorisés. Il s'agit également d'identifier les premières applications de cette vision.

### **Étapes :**

1. Construction d'un **scénario “Auch voirie partagée 2023”** : si on pouvait totalement réaménager la ville d'ici 2023 avec pour objectif ferme que toutes les rues soient adaptées et agréables pour toutes les mobilités, que ferait-on ? Ce scénario est un simple intermédiaire de travail, qui n'a pas vocation à être réalisé tel quel à termes, et sera probablement revu et révisé au fil du temps, selon l'évolution du contexte général et des besoins des mobilités. Il assure simplement que les travaux qui seront proposées s'intègre dans une cohérence d'ensemble.
2. **Identification de travaux immédiats à forts enjeux de reconnexion** pour la circulation vélos.
3. **Propositions d'aménagements illustratives** pour quelques rues/zones.

L'étape 1 a reposé sur plusieurs consultations du public. L'étape 2 sur des consultations des cyclistes d'Auch.

## Scénario “Auch voirie partagée 2023”



Le schéma ci-dessus montre le scénario retenu :

- à gauche : les rues actuellement à fort trafic,
- à droite : la proposition actuelle de scénario “voirie partagée” pour ces rues à fort trafic, rues nécessitant des aménagements adaptés pour le vélo.

Légende :

- violet : rues actuellement à fort trafic (dans le schéma de droite, ce qui reste en violet sont les rues qui ne sont plus à fort trafic dans le scénario “voirie partagée”),
- rouge : axes de transit “traversant” : rues sur lesquelles le trafic automobile (ou camion) qui traverse Auch sans s’arrêter serait cantonné dans le scénario,
- bleu : axes de transit “interne” : autres rues à fort trafic, utilisés par les voitures/camion qui ne traversent pas Auch : départ ou arrivée à Auch et déplacement entre les quartiers.
- flèches noires : tronçons en sens unique pour les voitures,
- vert : piste cyclable bidirectionnelle à créer le long du Gers.

Éléments d’explication/compréhension complémentaire :

- Sur les rues de transit (rouges et bleues), la sécurisation des vélos passent par l’installation de pistes cyclables séparées. Si la rue n’est pas assez large pour accueillir des pistes cyclables, l’option principale est la mise en sens unique pour libérer de la place.
- Sur les autres rues, destinées essentiellement à la desserte locale, le trafic serait très faible (utilisation quasi uniquement par les habitant.e.s du quartier) et la circulation des vélos dans ces

conditions sera confortable sans aménagement spécifiques : les vélos ne croiseront que rarement des voitures.

- Afin de s'assurer que le gros du flux motorisé reste sur les axes de transit (rouge et bleu), il convient d'améliorer le confort des voitures sur ces axes (limitation à 50 km/h si possible, minimiser les ralentissements et occasions d'arrêt : feux rouges, etc.) et de supprimer les possibilités de raccourci/coupure en dehors de ces axes (en installant des dispositifs décourageants : chicanes, etc.).

- Les modifications de règles de circulation proposées dans le scénario "voirie partagée" peuvent ouvrir des opportunités sur l'aménagement de l'espace public. Le schéma en page suivante illustre ce que le scénario actuel pourrait permettre sur la place de la Libération (place de la mairie), avec l'abandon du haut de la rue Gambetta comme axe de trafic et la mise en sens unique de la rue d'Etigny. Un autre schéma illustre ce qui pourrait être fait sur la rue d'Alsace si elle ne sert plus d'axe de transit.

## Travaux immédiats à forts enjeux de reconnexion

Il s'agit d'identifier les travaux favorisant le plus la reconnexion cyclable, avec les itinéraires vélos utilisés actuellement.

Il est à noter que ces itinéraires utilisés actuellement sont différents des itinéraires visés par le scénario "Auch voirie partagée", car ils évitent les grands axes qui ne sont pas (encore) équipés d'aménagements cyclables sécurisants.

La figure ci-dessous montre :

- les itinéraires actuellement jugés confortables par les cyclistes (en vert)
- les zones à forts enjeux de reconnexion.

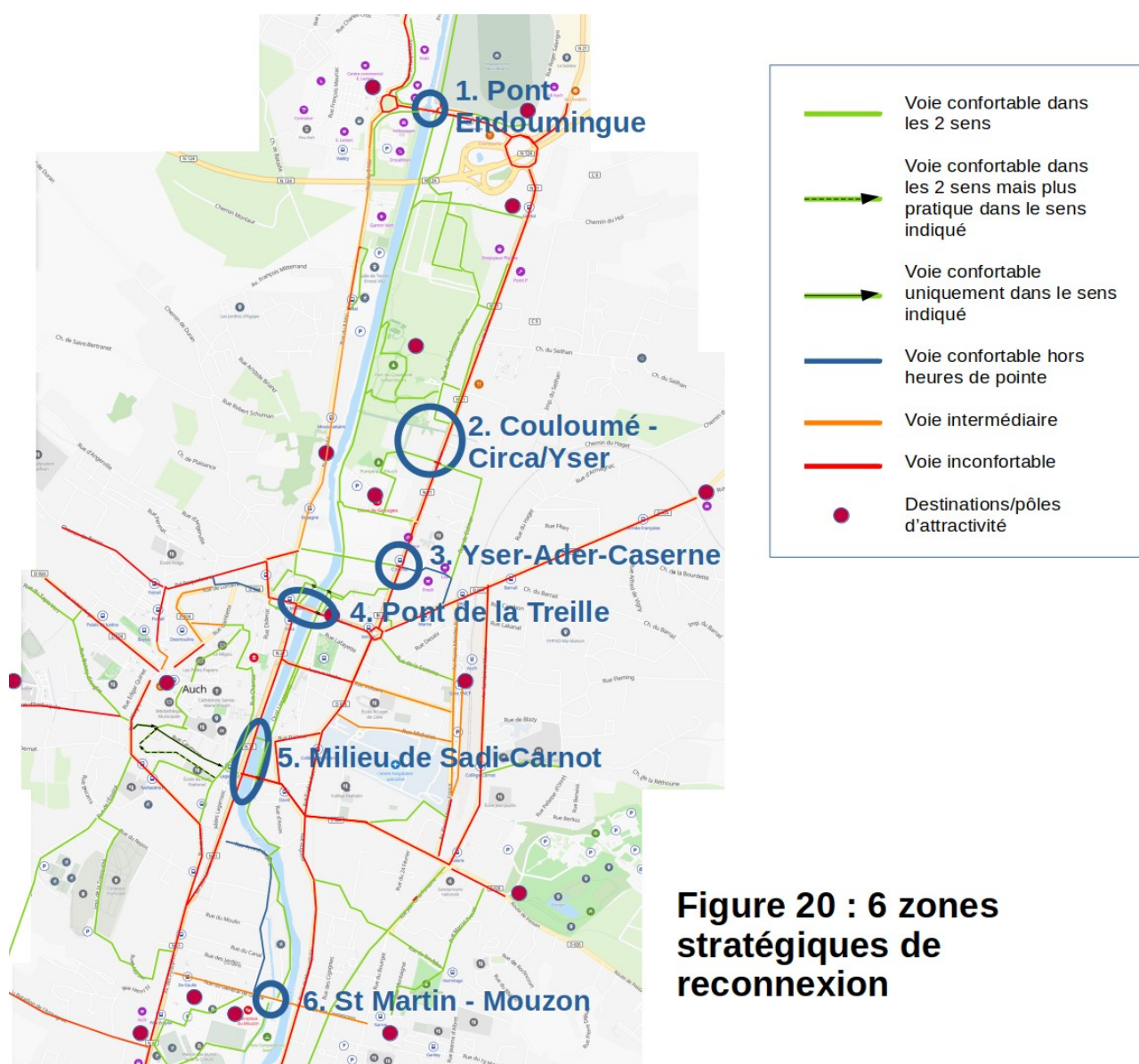
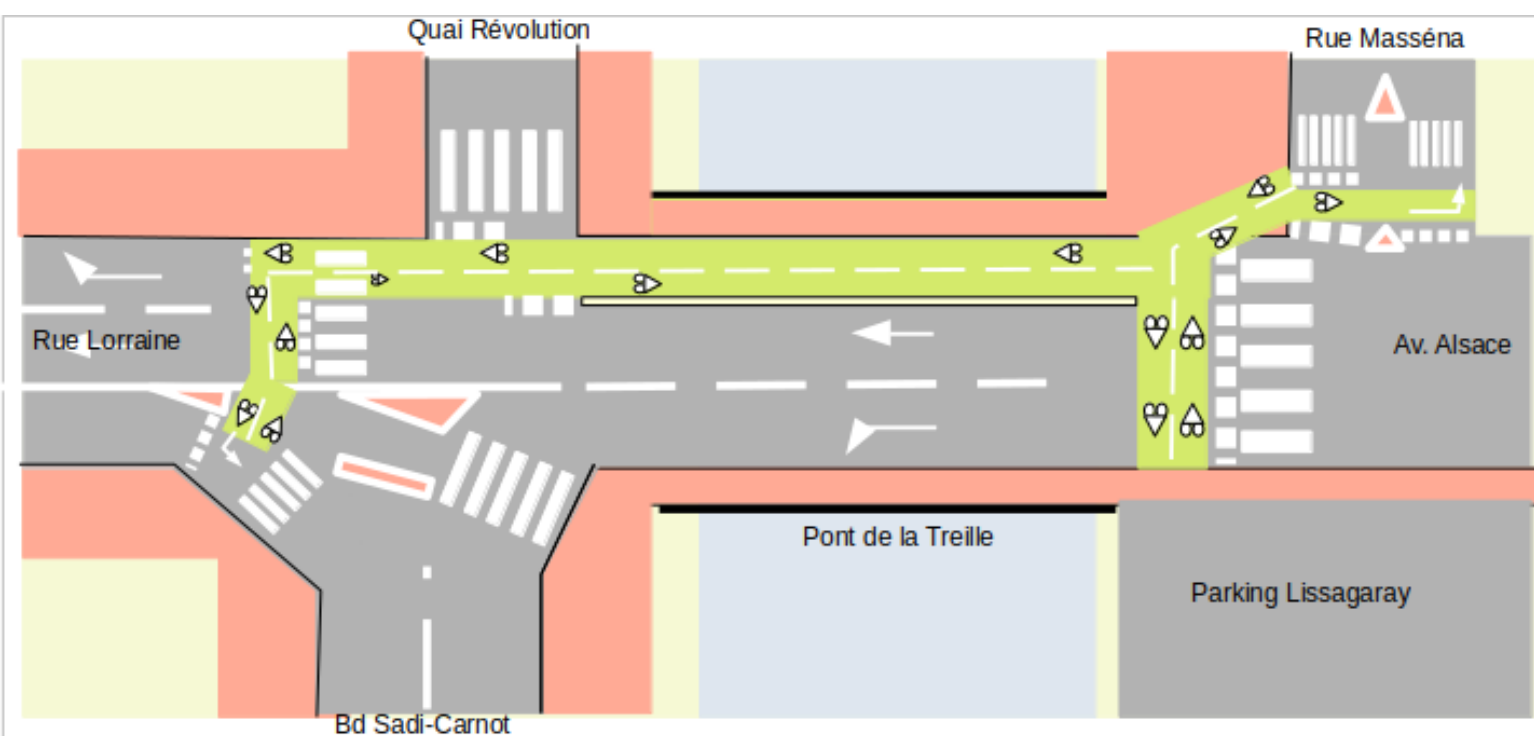


Figure 20 : 6 zones stratégiques de reconnexion

Sur les zones à forts enjeux de reconnexion, le plan guide Vel'Auch propose des aménagements légers qui pourraient être fait rapidement et à faible coût.

L'exemple de la proposition pour la zone 4 du Pont de la Treille est donnée ci-dessous.



#### **Zone à enjeu de reconnexion 4 : Pont de la Treille**

Proposition d'aménagement :

- supprimer une des 3 voies voitures du pont pour faire une piste cyclable double sens permettant la traversée vélo du pont en double sens.
- matérialiser une traversée vélo entre cette piste et le parking Lissagaray
- matérialiser une traversée vélo pour récupérer la rue Masséna
- prolonger la piste cyclable du pont sur le début de la rue Lorraine pour passer devant le Quai de la Révolution (ou l'emprunter) et traverser l'avenue de Lorraine au niveau des passages piétons pour rejoindre Sadi-Carnot (réaménagement des terres-pleins à faire). Ceci permet aussi aux vélo descendant la rue Lorraine de rejoindre la piste traversant le pont.

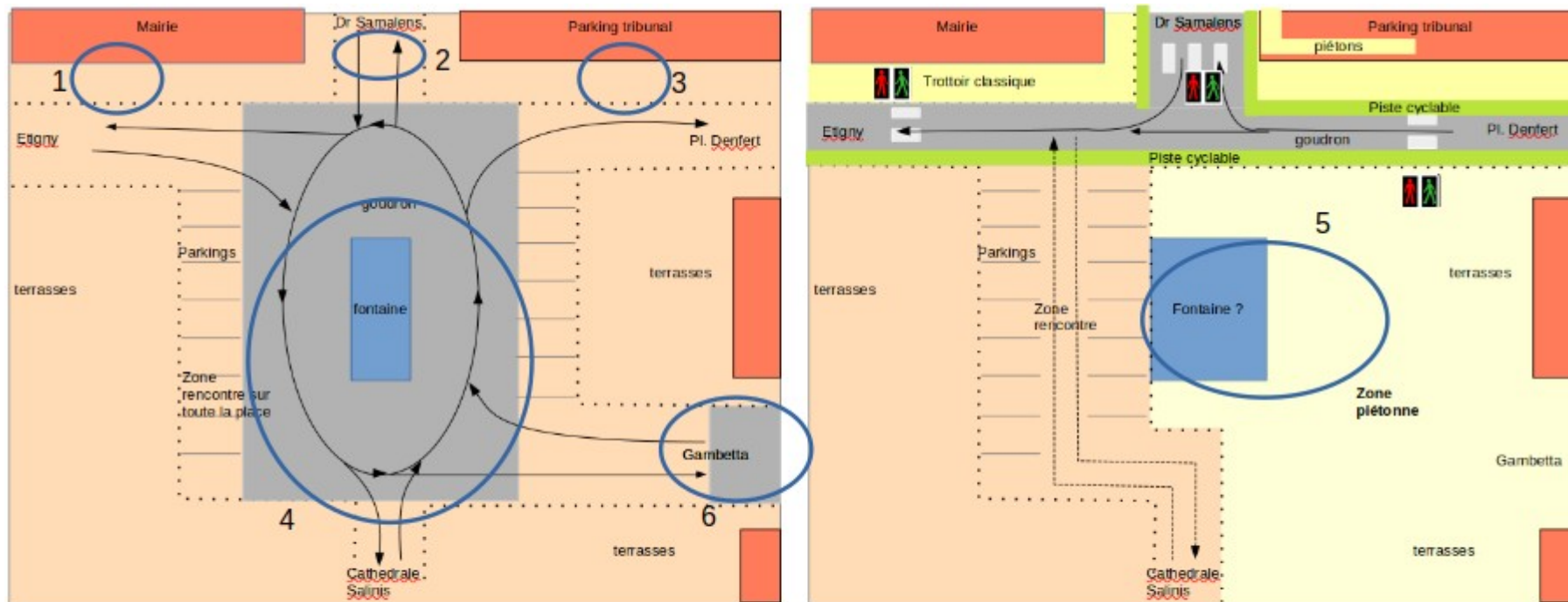
### **Propositions d'aménagements illustratives**

Les 2 figures ci-après montrent 2 illustrations d'opportunités d'aménagement qu'offre la mise en application du scénario voirie partagées à termes.

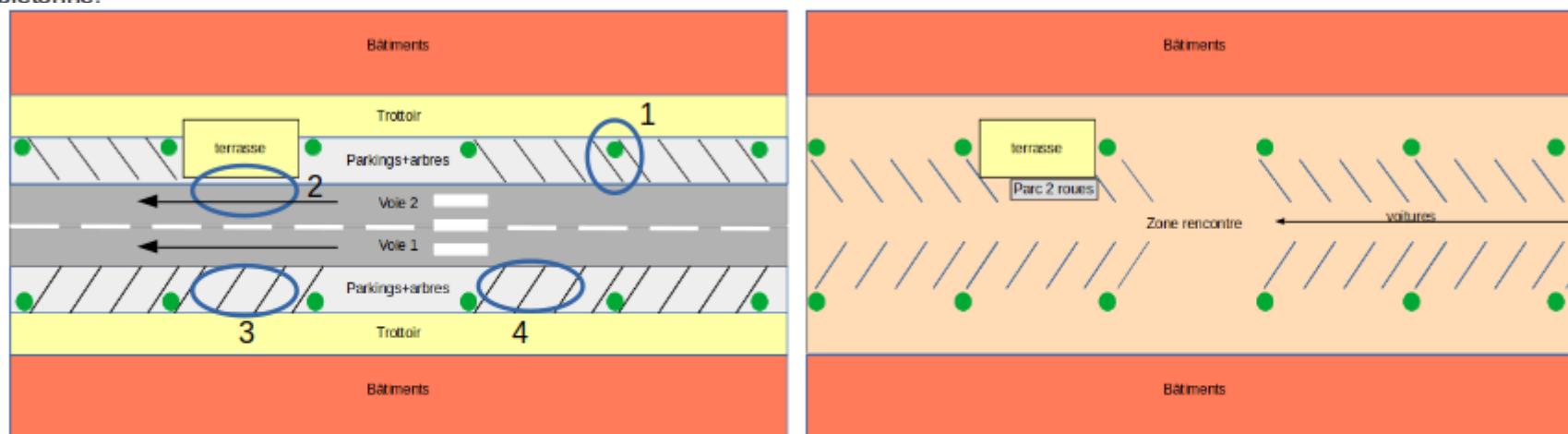
Ces illustrations concernent :

- la Place de la Libération, avec une opportunité de la "libérer" de la voiture et d'augmenter les espaces d'agrément,
- l'avenue d'Alsace, avec une opportunité de la transformée en zone de rencontre à faible trafic, permettant un embellissement de la rue, notamment sur le revêtement de sol, et une forte circulabilité par les piétons (traversées facilitées).





**Figure 21 : Potentiel réaménagement de la Place de la Libération.** Situation actuelle à gauche et potentielle à droite. Améliorations entre les 2 : 1 à 3 : interruption du flux voitures fréquent par les piétons qui pourrait être cantonné à quelques passages piétons avec feux. 4. Rond point goudronné occupant une grande partie de la place qui pourrait être supprimé. 5. Place libérée pour des aménagements d'agrément (fontaine plus grande, etc.). 6. Rue Gambetta bruyante et peu esthétique devient calme et attractive en zone piétonne.



**Figure 20 : Potentiel réaménagement de l'Av. D'Alsace.** Situation actuelle à gauche et potentielle à droite. Améliorations entre les 2 : 1. Arbres ne limitant plus l'espace parking. 2. Flux voiture éloigné des terrasses. 3. Stationnement devient gratuit en zone bleue. 4. Places de parkings proches des passages piétons peuvent être maintenues.